

Bruksela, 1 czerwca 2017 r.
(OR. en)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2017/0123 (COD)

9668/17
ADD 1

TRANS 212
CODEC 923
IA 100

PISMO PRZEWODNIE

Od:	Sekretarz Generalny Komisji Europejskiej, podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU
Data otrzymania:	1 czerwca 2017 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Sekretarz Generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	SWD(2017) 195 final
Dotyczy:	DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI STRESZCZENIE OCENY SKUTKÓW Towarzyszący dokumentowi: WNIOSEK W SPRAWIE ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1071/2009 i rozporządzenie (WE) nr 1072/2009 w celu dostosowania ich do zmian w sektorze

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument SWD(2017) 195 final.

Zał.: SWD(2017) 195 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 31.5.2017 r.
SWD(2017) 195 final

DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI

STRESZCZENIE OCENY SKUTKÓW

Towarzyszący dokumentowi:

**WNIOSEK W SPRAWIE ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I
RADY**

**zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1071/2009 i rozporządzenie (WE) nr 1072/2009
w celu dostosowania ich do zmian w sektorze**

{COM(2017) 281 final}
{SWD(2017) 194 final}

Streszczenie oceny skutków
Ocena skutków przeglądu rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 w sprawie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego oraz rozporządzenia (WE) nr 1072/2009 dotyczącego dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych
A. Zasadność działań
Na czym polega problem i dlaczego jest to problem na poziomie UE?
Najważniejsze zidentyfikowane problemy to: • Czynniki zakłócające uczciwą konkurencję między przewoźnikami krajowymi i przewoźnikami niemającymi siedziby w danym państwie. • Wysokie koszty egzekwowania przepisów dla sektora oraz państw członkowskich UE. Problemy te wynikają z: • niespójnego i nieskutecznego egzekwowania przepisów, • niedoskonałości przepisów, • różnic w zakresie stosowania przepisów. Problemy te dotyczą wielu przewoźników i ich pracowników, lecz także inne podmioty mające do czynienia z łańcuchem transportu, tj. nadawców ładunku, spedytorów i użytkowników końcowych.
Co należy osiągnąć?
Ogólne cele działania są następujące: • przyczynić się do uzyskania bardziej zrównoważonych warunków konkurencji między przewoźnikami krajowymi i przewoźnikami niemającymi siedziby w danym państwie, • ograniczyć koszty dla przedsiębiorstw oraz zapewnić skuteczne egzekwowanie przepisów. Dwa cele szczegółowe to: • Doprowadzić do rzetelnego i spójnego monitorowania obowiązujących przepisów w państwach członkowskich oraz egzekwowania ich. • Sprecyzować przepisy i ograniczyć dowolność ich stosowania przez państwa członkowskie.
Na czym polega wartość dodana podjęcia działań na poziomie UE (zasada pomocniczości)?
Niedociągnięć w przepisach nie można usunąć bez podjęcia działań na poziomie UE. Jedyną metodą ich poprawy jest interwencja ustawodawcza prowadząca do dalszej harmonizacji przepisów. Za egzekwowanie przepisów odpowiedzialne są głównie organy państw członkowskich. Aby uzyskać zbliżony poziom egzekwowania przepisów i ujednolicić praktyki związane z egzekwowaniem ich Unia musi określić przepisy ułatwiające egzekwowanie i zwiększające jego skuteczność, jak również wymagać od wszystkich minimalnego poziomu egzekwowania.
B. Rozwiązania
Jakie są różne warianty działań służących osiągnięciu celów? Czy wskazano preferowany wariant? Jeżeli nie, dlaczego?
Wariant 1: <u>doprecyzowanie ram prawnych</u>: środki wyjaśniające niejasności i precyzujące przepisy, bez wprowadzania istotnych zmian przepisów. Wariant 2: <u>poprawa egzekwowania przepisów</u>: wariant ten obejmuje środki służące poprawie egzekwowania przepisów obok środków przewidzianych w wariantcie 1. Wariant 3: <u>kompleksowa zmiana przepisów</u>: oprócz środków wymienionych wyżej wariant ten obejmuje dodatkowe środki, zmierzające do znaczącej zmiany obowiązujących ram prawnych. Wariant 4 - przekrojowy: <u>rozszerzenie zakresu rozporządzeń</u>: wariant ten obejmuje częściowe lub całkowite rozszerzenie zakresu stosowania jednego lub obu rozporządzeń na pojazdy lekkie. Można połączyć go z dowolnym z pozostałych wariantów. Wariantem preferowanym jest kombinacja wariantu 3 z częściowym rozszerzeniem zakresu rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 na pojazdy lekkie.

Jakie są opinie poszczególnych zainteresowanych stron? Jak kształtuje się poparcie dla poszczególnych wariantów?
Panuje powszechna zgoda co do większości środków, zmierzających do dalszego wyjaśnienia i sprecyzowania obowiązujących koncepcji oraz poprawy egzekwowania przepisów. Stanowiska, co do kluczowych środków są podzielone, gdyż mogłyby one wpłynąć na pozycję konkurencyjną przewoźników z różnych państw członkowskich. Państwa członkowskie, w których wynagrodzenia są wysokie, wraz ze związkami zawodowymi, zasadniczo sprzyjają zaostrzeniu przepisów w zakresie kabotażu, natomiast państwa członkowskie, w których wynagrodzenia są niższe, wraz z większością zrzeszeń przewoźników, zasadniczo opowiadają się za dalszą liberalizacją przepisów dotyczących kabotażu.
C. Skutki wdrożenia preferowanego wariantu
Jakie korzyści przyniesie wdrożenie preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano – głównych wariantów?
– Oszczędności dla przedsiębiorstw dzięki wykorzystaniu elektronicznych dokumentów przewozowych i bardziej zrozumiałym przepisom (3–5 mld EUR dla UE–28 w latach 2020–2035). – Skuteczniejsze monitorowanie i egzekwowanie przepisów oraz zmniejszenie liczby ich naruszeń. Oczekuje się ograniczenia naruszeń przepisów dotyczących kabotażu nawet do 62 % oraz zmniejszenia zagrożenia powstawania firm przykrywek o około 10 %. – Spójne stosowanie przepisów w całej UE-28. - Lepsze warunki pracy dla kierowców.
Jakie są koszty wdrożenia preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano – głównych wariantów?
– Zwiększenie kosztów wdrażania i egzekwowania dla państw członkowskich (65–166 mln EUR dla UE–28 w latach 2020–2035). – Częściowe stosowanie przepisów do pojazdów lekkich spowoduje dodatkowe koszty dla przedsiębiorstw, powodując zwiększenie kosztów operacyjnych o 4-10 %.
Jakie są skutki dla MŚP i konkurencyjności?
Oczekuje się, że większość środków nie będzie miała istotnego wpływu na MŚP. Częściowe rozszerzenie przepisów na pojazdy lekkie może jednak mieć większy wpływ na bardzo małych przewoźników, gdyż korzystają oni z pojazdów lekkich w szerokim zakresie.
Czy przewiduje się znaczące skutki dla budżetów i administracji krajowych?
Jak wspomniano wyżej, dodatkowe koszty egzekwowania przepisów dla państw członkowskich.
Czy wystąpią inne znaczące skutki?
Nie przewiduje się znaczących skutków dla środowiska ani znacznego wpływu na ogólny poziom zatrudnienia na szczeblu UE. Synergia z inicjatywą dotyczącą warunków socjalnych, a konkretnie: 1) środki zmierzające do poprawy egzekwowania przepisów; oraz 2) połączenie nowych przepisów w zakresie kabotażu z zasadami dotyczącymi czasu pracy przy delegowaniu pracowników przewidzianym w inicjatywie dotyczącej warunków socjalnych ułatwi egzekwowanie obu zestawów przepisów.
Proporcjonalność?
Preferowany wariant nie wykracza poza elementy konieczne do rozwiązania pierwotnego problemu oraz osiągnięcia celów tej inicjatywy.
D. Działania następne
Kiedy nastąpi przegląd przyjętej polityki?
Ocena rozporządzenia zmieniającego przewidziana jest na 2025 r., o ile wejdzie ono w życie w 2020 r.